Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8136**

18. Wahlperiode 13.04.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierbarkeit des Bundesverkehrswegeplans

Laut Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sollen im Zeitrahmen des BVWP Verkehrsprojekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro realisiert werden. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur spricht von einem „Investitionsprogramm", bei dem „Investitionsmittel und Projekte synchronisiert sind, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können" (Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI – vom 16. März 2016). Im Entwurf ist von „einem realistischen Investitionsvolumen des Bundes für die Verkehrswege" die Rede. In den Jahren 2016 bis 2030 ist demnach ein „durchschnittliches Finanzvolumen von ca. 15 Mrd. Euro pro Jahr notwendig", die „insbesondere durch die Ausweitung der Nutzerfinanzierung" sowie „zusätzliche Haushaltsmittel" aufgebracht werden sollen. Als weitere Finanzierungsquellen erwähnt der Entwurf EU-Mittel für die Transeuropäischen Netze in Höhe von 1,6 Milliarden Euro zwischen den Jahren 2014 und 2020, Regionalisierungsmittel, Bundesmittel auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, die Infrastrukturabgabe („Ausländer-Maut") sowie die Finanzierung als Verfügbarkeitsmodell im Rahmen der sog. „Neuen Generation" von Öffentlich-Privaten Partnerschaften.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern stimmt die Bundesregierung zu, dass der BVWP kein Investitionsprogramm sondern ein Planungsinstrument zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist, weil die notwendigen Mittel nicht durch den BVWP, sondern durch den jährlichen Haushalt zur Verfügung gestellt werden?
2. Aus welchem Grund nannte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur den BVWP das „stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gab" (Pressemitteilung des BMVI vom 16. März 2016), während er zum Start der Bürgerbeteiligung vom „stärksten Programm für die Infrastruktur, das es je gab", sprach (Pressemitteilung des BMVI vom 21. März 2016)?

3. Inwiefern besteht zwischen den bis zum Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro und dem im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen jährlichen Finanzvolumen von ca. 15 Milliarden Euro für den verkehrsträgerübergreifenden Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB) einschließlich des Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung (VB-E) für die Jahre 2016 bis 2030 (in Höhe von insgesamt 226,7 Milliarden Euro ohne die sog. „Schleppe“ für Projekte nach dem Jahr 2030) eine jährliche Differenz in Höhe von mindestens 1,1 Milliarden Euro?
4. Welche Projekte mit welchem jeweiligen Investitionsvolumen sollen als sog. „Schleppe“ in Höhe von insgesamt 37,8 Milliarden Euro erst nach dem Jahr 2030 begonnen bzw. zu Ende finanziert werden, und befinden sich darunter auch Vorhaben mit der Dringlichkeitszuordnung VB-E, wie aus Tabelle 2 des BVWP-Entwurfs (März 2016) zu entnehmen ist (bitte Projekte tabellarisch mit Dringlichkeitszuordnung und jeweiligem Investitionsvolumen aufführen)?
5. Mit welchem jährlichen Anteil aus den Regionalisierungsmitteln kalkuliert die Bundesregierung zur Umsetzung von Projekten des BVWP 2030, und inwiefern sind diese Mittel bereits in den für das Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro enthalten?
6. Mit welchem jährlichen Anteil aus Bundesmitteln auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kalkuliert die Bundesregierung zur Umsetzung von Projekten des BVWP 2030, und inwiefern sind diese Mittel bereits in den für das Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro enthalten?
7. a) Für welche Vorhaben, und in welcher Höhe hat die Bundesregierung in der Förderperiode in den Jahren 2014 bis 2020 EU-Mittel im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) erhalten (bitte nach Verkehrsträgern unter Angabe der Vorhaben inklusive Fördersumme und Gesamtkosten aufschlüsseln)?

   b) Kalkuliert die Bundesregierung bei der Umsetzung des BVWP für die Zeit nach dem Jahr 2020 mit EU-Mitteln für die Transeuropäischen Netze?

   Wenn ja, mit welcher Fördersumme rechnet die Bundesregierung?

   Wenn nein, warum nicht?

   c) Inwiefern rechnet die Bundesregierung damit, dass auch Vorhaben im Bereich Straße des neuen BVWP mit Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF) im Rahmen der TEN-V gefördert werden können?

   d) Bei welchen Vorhaben im VB (Straße, Schiene, Wasserstraße) erkennt die Bundesregierung einen für die Förderung durch die CEF notwendigen „europäischen Mehrwert“ (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln und begründen)?
8. Welche zusätzlichen jährlichen Einnahmen erwartet die Bundesregierung ab wann im Zuge der Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen?
9. In welcher Höhe, und ab wann ist bei den Einnahmen zur Umsetzung der Projekte aus dem BVWP 2030 die derzeit gestoppte sog. Infrastrukturabgabe („Ausländer-Maut“) berücksichtigt?

10. Welche Einnahmen wären auf Grundlage des Wegekostengutachtens mit der Einführung einer Fernbus-Maut sowie mit der Ausweitung der LKW-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,49 Tonnen zu erzielen?
11. Welche Maßnahmen zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung plant die Bundesregierung?
12. Welche Maßnahmen im Rahmen der Nutzerfinanzierung (Straße) wurden bereits in der Erstellung der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt?
13. Von welcher Investitionshöhe für die bisher geplanten elf Projekte der sog. „Neuen Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften geht die Bundesregierung derzeit aus?
14. Von welcher Gesamthöhe an Betreibervergütungen geht die Bundesregierung für die bisher geplanten elf Projekte der sog. „Neuen Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften innerhalb der Laufzeit des BVWP 2030 derzeit aus?
15. Inwiefern plant die Bundesregierung weitere Projekte aus dem BVWP 2030 als „Neue Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften bzw. nach dem Verfügbarkeitsmodell umzusetzen, und um welche Projekte handelt es sich hierbei (bitte tabellarisch mit Investitionssumme aufführen)?
16. Kalkuliert die Bundesregierung bei der Umsetzung des BVWP mit Förderungen aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI)?

    Wenn ja, mit welcher Höhe und für welche Vorhaben?

    Wenn nein, warum nicht?
17. Wie hoch ist das Gesamtvolumen des im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (bitte tabellarisch nach Bundesländern aufschlüsseln)?
18. Wie hoch ist das Gesamtvolumen des im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen „Weiteren Bedarfs“ (bitte tabellarisch nach Bundesländern bzw. Verkehrsträgen aufschlüsseln)?
19. Welche durchschnittliche Kostensteigerung hatten Verkehrsprojekte die im Zuge des letzten BVWP von 2003 geplant und umgesetzt wurden (bitte getrennt für die Verkehrsträger sowie, wenn möglich, nach Art der Kostensteigerung angeben)?
20. Worin unterscheiden sich Maßnahmen in der Kategorie VB von denen des VB-E im Hinblick auf die Mittelbereitstellung des Bundes und der Baufreigabe durch den Bund?
21. Inwiefern berücksichtigt die Aussage des Bundesverkehrsministers, „Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/035-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id201724), bereits Kostensteigerungen der Vorhaben?

22. In welchem Verhältnis steht die Aussage des Bundesverkehrsministers, dass alle für den VB vorgeschlagenen Projekte bis zum Jahr 2030 finanzierbar seien (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/035-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id201724), zur Antwort des BMVI auf die Schriftliche Frage 59 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/8020: „Die Realisierung der Projekte hängt insbesondere davon ab, wie hoch die zur Verfügung gestellten Mittel in diesem Zeitraum sind“?

23. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die im BVWP 2030 vorgesehenen Projekte in den kommenden 14 Jahren zu den geplanten Kosten umgesetzt werden können, und welche Konsequenzen ergeben sich, wenn der Kostenrahmen nicht eingehalten werden kann?

24. Welche Schienenprojekte im VB bzw. VB-E sollen erst nach dem Jahr 2030 umgesetzt werden, da in den Aus- und Neubau in den Jahren 2016 bis 2030 (ohne Erhaltungs- bzw. Ersatzanteil) 17,2 Milliarden Euro investiert werden sollen, während hier Projekte für 31,7 Milliarden vorgesehen sind?

25. Was hat die vorgeschlagene Kategorisierung „VB+“ bei den Schienenprojekten zu bedeuten (siehe Umweltbericht Anhang 2) und weshalb gibt es diese Kategorie nicht auch für Straßen- und Wasserstraßen-Projekte?

26. Weshalb wurden im Bereich der Schienenwege „Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis [NKV] kleiner 1 aussortiert und sind damit nicht Teil des BVWP“ (BVWP 2030 – Entwurf März 2016, Seite 39), während bei den Wasserstraßen Projekte mit einem NKV kleiner 1 in den VB aufgenommen werden?

27. Wie konnten Projekte aus dem Bereich der Wasserstraßen mit einem NKV kleiner 1 für den VB vorgeschlagen werden, obwohl nur Projekte mit einem NKV von mindestens 1 „einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP 2030 unterzogen“ werden konnten?

28. Auf welcher Grundlage beruht die Annahme, dass Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) für 3,25 Milliarden Euro dem VB und für 8,45 Milliarden Euro dem Weiteren Bedarf zugeordnet werden, obwohl hierfür noch keine Bewertung vorliegt?

29. Inwiefern ist es zutreffend, dass die Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs mit den laufenden Nummern 1 bis 34, die noch in den VB oder Weiteren Bedarf aufsteigen können, nicht im notwendigen Gesamtinvestitionsvolumen berücksichtigt werden?

30. Welches mögliche zusätzliche Investitionsvolumen für die Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs mit den laufenden Nummern 1 bis 34, die noch in den VB oder Weiteren Bedarf aufsteigen können, ist zu erwarten, wenn sich die Kosten für die laufenden Projekte sowie den insgesamt 21 Projekten des VB bzw. VB-E bereits auf ca. 49 Milliarden Euro belaufen?

31. Wie kann die Notwendigkeit für Straßenneu- und Ausbau beurteilt werden, wenn zahlreiche Schienenprojekte hingegen noch nicht vollständig bewertet und keiner Dringlichkeitskategorie zugeordnet worden sind (Vorhaben des Potentiellen Bedarfs)?

32. Könnte die zusätzliche Umsetzung weiterer leistungsfähigerer und für den Personen- wie Güterverkehr attraktiverer Schienenwege aus dem Potentiellen Bedarf aus Sicht der Bundesregierung einige Neu- und Ausbauvorhaben gesamtwirtschaftlich unrentabel machen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

33. Weshalb konnten nicht alle Schienenvorhaben abschließend bewertet werden, und weshalb wurden zahlreiche Schienenprojekte lediglich in der Rubrik „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder [Weiteren Bedarf] aufsteigen können“, aufgelistet?
34. Weshalb war es der Bundesregierung möglich, alle rund 1 800 angemeldeten Bundesfernstraßen-Projektideen trotz teils sehr früher Planungsstände zu bewerten und einzustufen, nicht aber die deutlich geringere Anzahl an 400 Bundesschienenwege-Projektideen?
35. Wie hoch ist der Anteil der Mittel der im Nachgang zum BVWP zu bewertenden Projekte des Potentiellen Bedarfs für Maßnahmen für einen Deutschland-Takt, die sich laut Entwurf des BVWP zusammen mit den Mitteln für weitere Knoten und mikroskopische Maßnahmen auf 750 Millionen Euro belaufen sollen?
36. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Umsetzung des Deutschland-Taktes als vordringlich an, und aus welchen Gründen sind Teile der Mittel für die Umsetzung des Deutschland-Taktes im Weiteren Bedarf aufgeführt?
37. Weshalb wurden die untersuchten Schienenprojekte nicht einzeln im Hinblick auf ihre jeweilige Wirkung für die Umsetzung des Deutschland-Taktes bewertet und dargestellt?
38. Wie, und wann sollen weitere Schritte beim Deutschlandtakt u. a. mit „konkreten Zielfahrplänen mit abgestimmten Takten“ zu einem späteren Zeitpunkt in den Gesamtkontext der Bundesverkehrswegeplanung gebracht werden?
39. a) Wann beabsichtigt die Bundesregierung, den Entwurf eines Bundesschienenausbaugesetzes vorzulegen?

    b) Werden bis dahin alle Schienenvorhaben, also auch diejenigen im Potentiellen Bedarf, abschließend bewertet sein, und welche Rolle wird der Deutschland-Takt in diesem Gesetzentwurf spielen?
40. Wie viele Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht wurden im Zuge der Umsetzung des BVWP 2003 bis heute realisiert, mit welchen gesamten Kosten, für welche Verkehrsträger?
41. Inwieweit werden in diesem Zusammenhang die Planungsabteilungen für Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen angepasst, um das Ziel, realistischer planen zu können auch zu erfüllen, und wird es hier jeweils zu Aufstockungen beim Personal kommen?

    Wenn ja, in jeweils welcher Höhe?

    Wenn nein, warum jeweils nicht?

Berlin, den 12.April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333